[illegible]

Diese Nummer kostet auf allen Bahnhöfen und bei den Zeitungs-Verkäufern 10 Pf.

Redaktion und Expedition: Johannisgasse 8. Telephon Nr. 153, Nr. 222, Nr. 1173. Berliner Redaktions-Bureau: Berlin NW. 7, Prinz Louis Ferdinand-Straße 1. Telephon I, Nr. 9275.

Morgen-Ausgabe B.

Leipziger Tageblatt und Handelszeitung.

Amtsblatt des Rates und des Polizeiamtes der Stadt Leipzig.

Anzeigen-Preis: die 6gespaltene Petitzeile für Geschäftsinserate aus Leipzig und Umgebung 25 Pf., Familien-, Wohnungs- u. Stellen-Anzeigen, sowie An- und Verkäufe 20 Pf., finanzielle Anzeigen 30 Pf. Für Inserate von auswärts 30 Pf. Reklamen 75 Pf., auswärts 1 Mark. Beilagegebühr 4 Mark p. Tausend exkl. Postgebühr. Geschäftsanzeigen an bevorzugter Stelle im Preise erhöht. Rabatt nach Tarif. Für Inserate vom Auslande besonderer Tarif.

Anzeigen-Annahme: Augustusplatz 8, bei sämtlichen Filialen u. allen Annoncen-Expeditionen des In- und Auslandes.

Für das Erscheinen an bestimmten Tagen u. Plätzen wird keine Garantie übernommen.

Haupt-Filiale Berlin: Carl Duncker, Herzogl. Bayr. Hofbuchhandlg., Lützowstraße 10 (Telephon VI, Nr. 4603). Filial-Expedition: Dresden, Marienstr. 34.

Nr. 48. Sonntag 17. Februar 1907. 101. Jahrgang.

Das Wichtigste vom Tage.

* König Friedrich August hat das Protektorat über den sächsischen Automobilklub übernommen.

* In Mannheim wurde gestern eine große Protestversammlung gegen die Wiedereinführung der Schiffahrtsabgaben abgehalten, wobei Prof. Laband ein Referat hielt.

* Die Generalversammlung des Verbandes sächsischer Industrieller findet am 21. Februar in Dresden statt. (S. Dtschs. R.)

* Im preußischen Abgeordnetenhause kam es gestern beim Justizetat zu einem Zusammenstoß zwischen Konservativen, Regierung und Polen. (S. Dtschs. R.)

* In der preußischen Budgetkommission machte der Minister gestern Mitteilungen über Veränderungen, die mit der Eisenbahnpersonentarifreform zusammenhängen. (S. Dtschs. R.)

* Auf den holländischen Justizminister wurde vor seinem Palais ein Schuß abgegeben. Der Minister blieb unverletzt.

* In einem Niederlagsraume in den Grundstücken Czermaks Garten 14/16 entstand gestern abend ein größerer Brand. (S. Letzte Lokalnachr.)

Die liberale Einigung.

Wie die liberale Einigung soll nun Tatsache werden. Übereinstimmend berichten linksliberale Blätter schon seit mehreren Tagen fortlaufend über Bestrebungen und Verhandlungen, die auf einen Zusammenschluß der drei kleineren liberalen Gruppen abzielen. In einigen Landesteilen, so in Schleswig-Holstein und in Bayern, ist eine derartige Verschmelzung bereits im Gange. Aus einem sehr einfachen Grunde. Für die Einigung sind nämlich so ziemlich sämtliche liberale Wähler. Mit einem urkundlichen Beweise für diese Behauptung können wir aus unserem Leserkreis aller Provinzen aufwarten. Der Erfolg unseres Tageblatt-Aufrufs zur Einigung aller Liberalen bezeugt es. Diesem Aufruf wurde von mehreren Tausend deutscher Männer unter Namensunterschrift freudig zugestimmt. Gegen die Einigung ist im wesentlichen nur eine Anzahl Politiker, die sich auf alle vier liberalen Parteien, von den Nationalliberalen bis zur Volkspartei, verteilen. Und auch diese Gegner sind bis auf ganz wenige Ausnahmen nicht etwa aus Prinzipien dem Plane abgeneigt. Sie verzagen nur an der Ausführbarkeit der Idee. So sagen sie jedenfalls. Es ist aber Zeit, der großen Sache wegen endlich dem Versteckenspielen ein Ende zu machen. Und deshalb sei hier möglichst ungeschminkt gesagt, daß in den allermeisten Fällen nur Rücksichten persönlicher, um nicht zu sagen egoistischer Natur dem Plane entgegenstehen. Da gibt es in Berlin und anderswo liberale Gruppenführer, die um ihre Führerrolle bangen. Da gibt es Zeitungen, die auf eine ganz spezielle liberale Note gestimmt sind und nur dieser Note wegen noch über Wasser gehalten werden. Sie sehen in der Einigung, vielleicht nicht mit Unrecht, eine Gefahr für ihre Existenz. Da gibt es Organe, denen jede feste Parteirichtung ein Greuel ist, aus Abonnementsrücksichten. Diese Faktoren sind die eigentlichen und so ziemlich einzigen realen Hindernisse, an denen bisher alle Einigungsbestrebungen gescheitert sind. Die Liberalen im Lande aber haben diese Quertreibereien gründlich satt. Und daher erleben wir schon seit einer längeren Zeit das Schauspiel, daß sich umfassende liberale Lokalverbände bilden, da den Leuten das Warten auf die bessere Einsicht der Zentralleitungen allmählich denn doch zu langweilig wird.

In dieser überaus wichtigen Entwicklungsperiode des deutschen Liberalismus, die wahrscheinlich seine Schicksalsstunde ist, muß es überaus seltsam berühren, daß die Nationalliberalen, insbesondere ihre Zeitungen, sich völlig reserviert verhalten. Sie tun, als ginge sie die ganze Sache nichts an, nehmen meistens nicht einmal Notiz von den Vorgängen, [illegible]

Was soll geschehen? Es ist für die politische Rückständigkeit und Unerzogenheit im Deutschland des 20. Jahrhunderts bezeichnend, daß man diese Frage überhaupt stellen und erörtern muß. Es scheint, als ob die liberale Intelligenz mit Blindheit oder mit Energielosigkeit geschlagen ist. Will sich denn keiner den Kranz verdienen, der doch gar nicht so hoch hängt und Macht und Ruhm und historische Geltung verbürgt? Initiative ist freilich immer ein gar rarer Artikel gewesen, und hinterherlaufen ist bequemer, als den Weg bahnen. Aber sie ist doch auch die erste und höchste Ursache aller Erfolge, sie ist die Wünschelrute, die ihrem Besitzer Schätze zeigt und bringt, wo andere nur taubes Gestein sehen. Sie ist im Zeitalter der wirtschaftlichen und politischen Organisationen, der Maschinen und der Gleichmacherei das wichtigste Mittel zur Rettung der Individualität. Nichts tut not, als daß der Anfang gemacht wird. Und wer den Heißhunger der breiten liberalen Schichten des deutschen Volkes nach der großen liberalen Partei stillt, der zeichnet seinen Namen in das Buch der Geschichte. Ein Mann ist von nöten, ein Tatenmensch. Geredet und geschrieben ist doch wahrhaftig genug über das Thema. Jetzt muß gehandelt werden. Sollte wirklich unter der großen, großen Menge der wirtschaftlich unabhängigen Liberalen kein Mann sein, den es gelüstete, ein Führer seiner Zeit zu werden? Wer heute auftritt, die Liberalen aller Parteien zur Einigung aufruft und sofort mit der Organisation der ihm folgenden Scharen beginnt, der ist in vier Wochen mächtig genug, Regierung und Parteien zur Anerkennung zu zwingen.

Fehlt ein solcher Mann wirklich, so darf man es doch nicht versäumen, zwischen den liberalen Fraktionen und großen Organisationen jetzt Verbindungen anzuknüpfen, die auf einer interfraktionellen Basis dafür sorgen, daß eine Einheitlichkeit aller liberalen Aktionen in den Parlamenten, vor allem im Reichstag erzielen wird.

Und scheint denen, die unseren Ruf vernehmen, diese Aufgabe zu schwer, so steht nichts im Wege, vorläufig den Versuch in Sachsen zu machen. Für Leipzig haben wir die beste Hoffnung, und man wird sie hoffentlich auch rechtfertigen. Und in den übrigen Orten wird der Erfolg derselbe sein. Gerade Sachsen bietet einen vorzüglichen Boden für die Einigung, weil hier die Stellung zur Sozialdemokratie keinen Zankapfel bilden kann. Und die Zeit ist jetzt überaus günstig. Die liberalen Organisationen sind durch die Wahlen einander näher gerückt. Wertvolle persönliche Verbindungen zwischen den Organisationen sind angeknüpft. Und die Geister sind noch überall in Erregung von der Wahl her. Was zu anderen, ruhigen Zeiten erst mit unendlichen Opfern an Kraft und Mitteln erzeugt werden müßte, das große politische Interesse der Massen, das liegt heute brach auf der Straße. Soll denn die Torheit absolut verewigt werden? Die Torheit der Uneinigkeit, die durch nichts stabiliert wird als durch ein paar verschiedene Etiketten, ein paar Querköpfe und ein paar Egoisten?

Wir wiederholen unseren alten Ruf:

Liberale aller Parteien, vereinigt euch!

Die Flottenvereins-Affäre.

Aus Kreisen des Flottenvereins wird uns geschrieben:

Bevor wir auf das Treiben der Zentrumspresse in dieser Affäre näher eingehen, sei zunächst folgendes festgestellt:

1) Es wurde nicht mit Diebeshandwerkzeug, mit Kreisbohrer und Bleiplatten in das Geschäftszimmer des Generals Keim auf dem Präsidium des Deutschen Flottenvereins eingedrungen, sondern ein raffinierter Zentrumsjournalist, der in den Künsten der Fälschung und Entstellung hinreichend vertraut war, hatte sich dort als Schreiber unter der Maske eines Protestanten Zutritt zu verschaffen gewußt. Weiteres darüber werden die Reichstagsverhandlungen und der Diebstahlsprozeß ergeben, denen wir in dieser Hinsicht nicht vorgreifen wollen.

2) Daß der Dieb mit der Taktik der Zentrumspresse genau vertraut und er überhaupt ein „tüchtiger Journalist" war, ergibt sich nach dem Stande der bisherigen Untersuchung aus folgenden Umständen: Für einen gewöhnlichen Schreiber wäre es wirklich außerordentlich schwer gewesen, aus der ungeheuren Fülle von Korrespondenzen, die in der verflossenen Wahlschlacht unterhalten wurden, gerade diejenigen herauszufinden, die u. a. insbesondere das Zentrum betreffen, d. h. die durch leichte Entstellungen und [illegible] die bürgerlichen Parteien gegen den Flottenverein [illegible] machen konnten, wie dies beispielsweise mit den Briefen an Dr. Stern und Prof. Eickhoff der Fall gewesen ist.

Die Zentrumspresse hat dann vor allem [illegible]

Herrn Landrichter Dr. Stern, Hochwohlgeboren. [illegible] Beuthen O./S.

Sehr geehrter Herr Landrichter!

Was das Zentrum betrifft, so habe ich schon [illegible]

den ihm nicht abzunehmen sein. Vertraulich teile ich Ihnen jedoch mit, daß es weniger die Nationalliberalen als die Freisinnigen sind, welche jetzt für das Zusammengehen mit dem Zentrum Stimmung machen. Morgen findet eine gemeinschaftliche Sitzung der Nationalliberalen- und Freisinnigen-Parteileitungen statt, in welcher die näheren Vereinbarungen für die Stichwahlen getroffen werden. Hoffentlich dringen die Freisinnigen mit ihrer Auffassung nicht durch; örtlicher Kuhhandel wird ja leider nicht zu vermeiden sein.

Mit herzlichen Grüßen und besten Dank für Ihre getreue Mitarbeit Ihr ganz ergebener Keim."

Aehnlich verhält es sich mit der Taktik des Zentrums: den Flottenverein im konservativen Lager zu diskreditieren. Nach den Zentrumsblättern lautete der Brief des Generals Keim an Professor Eickhoff folgendermaßen:

„Nach verschiedenen Rücksprachen mit Wilhelmstr. 77, wo man sich für Ihre Wahl interessiert, ist, um die Sache praktisch zu gestalten, die amtliche Unterstützung im Wahlkreise Lennep-Remscheid in jeder Weise sichergestellt. Was den Wahlkreis Langensalza betrifft, so bedauere ich und ebenso Wilhelmstr. 77 aufrichtig — diese Mitteilung aber ganz vertraulich —, daß dort ein nationaler Gegenkandidat gegen Sie aufgestellt ist."

In der Kopie des Keimschen Briefes, die ich gleich nach Publikation des obigen Aufsehen erregenden Abdrucks eingesehen habe, lautet aber der Text wie folgt:

„Nach verschiedenen Rücksprachen mit Wilhelmstr. 77, wo man sich für Ihre Wahl interessiert, ist, um die Sache praktisch zu gestalten, die amtliche Unterstützung im Wahlkreise Lennep-Remscheid in jeder Weise sichergestellt, ebenso diejenige des Flottenvereins, der namentlich in Remscheid sehr stark organisiert ist, natürlich nicht als solcher, sondern lediglich von seiten der Vereinsmitglieder, weil wir ja Parteipolitik nicht treiben, und hoffe ich sicher, daß es dort gelingen wird, ein gutes Resultat zu erzielen.

Wir haben hier sehr zugkräftige Wahlflugblätter gegen die Sozialdemokratie,*) von denen wir uns sehr große Erfolge versprechen.

Mit vorzüglicher Hochachtung Keim."

Man sieht aus diesem Briefe, wie der „Nacht-Redakteur" der Privatakten des Generals Keim vorzüglich aufs Fälschen und Verdrehen „geeicht" war. Bei dieser Gelegenheit sei hier noch folgendes festgestellt. General Keim ist nicht Vorsitzender oder Leiter des Flottenvereins, wie man ihm vielfach in der Presse [illegible], sondern Leiter der [illegible] in diesem Verein und in dieser Eigenschaft nur Präsidialmitglied. Seine Tätigkeit in der verflossenen Wahlkampagne ist auch nicht auf Konto des Flottenvereins zu schreiben, sondern auf das der Flottenvereinsmitglieder. Unter Keims Führung hatte sich ein Konsortium erprobter Flottenvereinsmitglieder zusammengefunden, die lediglich als Privatleute ihre staatsbürgerliche Pflicht gegen den schwarz-roten Feind ausübten. Sie, wie General Keim, haben niemals amtliche Briefbogen des Deutschen Flottenvereins dazu benutzt, um unter dieser Flagge in den Wahlkampf zu ziehen.

Hiernach sind die Angriffe auf den Flottenverein zu beurteilen.

Das Weitere werden die Verhandlungen im Reichstag ergeben.

Der Bremserlass im preussischen Landtag.

Es wird uns geschrieben: Die Interpellation über den Bremserlaß im preußischen Abgeordnetenhause hat nach jeder Richtung hin die wünschenswerte Klarheit verschafft. Sie zeigte zunächst, daß die Nationalliberalen mit vollem Ernst und Nachdruck die Sache der Volksschullehrer vertreten wollen, und das muß bei ihrer Stärke und Stellung im Abgeordnetenhause von der nachhaltigsten Wirkung sein. Auch Herr v. Zedlitz ist offen zu der Linken übergegangen, insofern als er, gerade er einmal Zahlen nannte, worauf es den Lehrern unter allen Umständen ankam. Man ist sich allerseits darin einig, daß das Besoldungsgesetz so früh wie möglich vorzulegen sei. Indessen hat Herr v. Zedlitz auch hierin in verdienstvoller Weise darauf hingewiesen, daß vor 1910, also nach drei vollen Jahren, gar nicht an die Verabschiedung des Gesetzes zu denken ist. Herr Kammergerichtsrat Schiffer verwies aber gleich zu Anfang in der Begründung der Interpellation darauf hin, daß schon ein Jahr für Leute mit geringem Einkommen eine grausame Wartezeit ist, zumal, wenn sie eben schon viele Jahre vergeblich gewartet haben und sich nun endlich dem Ziele nahe glauben. Es muß etwas geschehen, heißt es überall, und zwar schnell und gleich. Ja, das ist es, was die Lehrer auch verlangen. Sie möchten gern, daß die Debatten von den Worten und Versicherungen des Wohlwollens endlich zu handgreiflichen Zahlen übergingen. Für die Beratung des zu erwartenden Besoldungsgesetzes wollen die Lehrer zu Pfingsten einen [illegible] Preußischen Lehrertag einberufen und dabei die Grundlagen ihrer Wünsche feststellen. Hoffentlich haben sie mit dem 4. Lehrertag mehr Glück als mit dem dritten Weihnachten 1906 in Berlin. Von den damaligen Beratungen, Beschlüssen und Wünschen hat man gar nicht Notiz genommen. Umsonst empfahl Abgeordneter Schiffer der Regierung nicht, mit der Lehrerschaft persönlich Fühlung zu nehmen. Die Erfahrung hat gezeigt, daß das [illegible]

die Anträge nun zum Kultusetat möchte man in Uebereinstimmung mit Tausenden von Lehrern, die in der Fachpresse dafür ihre Stimme erhoben, den Vorschlag machen, und jede lehrerfreundliche Partei (und das wollen ja bekanntlich alle sein), müßte begierig zugreifen, den Lehrern überall, wo es noch nicht geschehen ist, bis zum Erlasse eines die Besoldung endgültig regelnden Gesetzes eine jährliche Teuerungszulage zu gewähren, deren Höhe durch den jedem Lehrer an seinem Wirkungsorte zustehenden Alterszulagesatz zu bestimmen ist. Stellenweise hat man ein Monatsgehalt gezahlt; auch dieser Vorschlag ist diskutabel. Die Hauptsache ist, daß etwas geschieht und daß es in gesetzlich verbindlicher Form geschieht; Erlasse und Verfügungen ziehen wenig oder gar nicht und zu ihrer Durchführung gehören wieder Jahre. Also, wer den Dank der entbehrenden Lehrerschaft sich erwerben will, und gerade jetzt nach den national ausgefallenen Reichstagswahlen dürfte die Stimmung den Lehrern, die doch auch gewiß nicht hinter dem Ofen gesessen haben, allgemein günstig sein, der erhebe den Vorschlag zum Antrag: Den Lehrern einstweilen eine gesetzliche Teuerungszulage. Bis dat qui cito dat.

*) Damit ist das Flugblatt: „Arbeiter, Bauern und Bürger" gemeint. Der Verfasser.

Die Elektrisierung der Vollbahnen.

Die Einführung des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen beschäftigt noch wie vor die weitesten Kreise. Am wenigsten wollen davon die im Dienst der Dampflokomotive altgewordenen Eisenbahnbeamten wissen. Das ist menschlich sehr verständlich, wenn auch vom Standpunkt eines fortschrittlich Gesinnten lebhaft zu bedauern. Aber unsere blühende elektrotechnische Industrie kämpft unentwegt weiter und Schritt für Schritt wird an Boden gewonnen. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika sind bereits verschiedene längere Strecken in Betrieb; die Einführung der elektrischen Zugbeförderung auf einer 100 Kilometer langen Strecke der Washington-Baltimorebahn ist beschlossen. Man will dort vor allem den Versuch machen, mit Hilfe der Elektrizität einen häufigen Schnelldienst einzurichten. Die Anlage wird so hergestellt und die Kraftversorgung dem angepaßt, daß täglich 18 Expreßzüge verkehren können neben 2 Personenzügen und verschiedenen Lokalzügen. Von den verschiedenen Systemen hat man sich dabei für das Einphasenwechselstromsystem entschieden, der Strom soll von dritter Seite, der Potomac Electric Co. bezogen werden und mit einer Spannung von 33 000 Volt verschiedene Unterstationen entlang der Strecke zugeführt werden. In diesen Unterstationen wird er durch Transformatoren auf die Fahrdrahtspannung von 6000 Volt umgewandelt. Dieses System ist grundsätzlich dem ähnlich, das auf der 23 Kilometer langen Hamburger Vorortbahn Blankenese-Ohlsdorf binnen kurzem in Betrieb genommen werden wird. Wahrscheinlich wird man hiermit auch die geplante große Versuchsstrecke Altona-Kiel ausrüsten. Von größeren elektrischen Bahnanlagen, die in Deutschland, wenn auch nicht offiziell als Vollbahnen aufgeführt, so doch zu den Eisenbahnen mit Recht gezählt werden, sei der Bahn von Murnau nach Oberammergau gedacht, gleichfalls eine Einphasenwechselstrombahn, weiter der verschiedenen elektrischen Kleinbahnen im Rheinland, deren ältere und kleinere noch nach dem bei Straßenbahnen üblichen System mit Gleichstrom von 500—750 Volt Spannung betrieben werden, deren größere jüngere Schwester jedoch, die Köln-Bonner Kreisbahn, mit 1000 Volt Gleichstrom fährt. In England ist gleichfalls bei Southport eine größere Vollbahnstrecke mit Gleichstrom von 600 Volt Spannung ausgerüstet und seit Jahr und Tag mit Erfolg betrieben worden. In Italien sehen wir die elektrische Veltlinbahn als Drehstrombahn gebaut, seit langer Zeit in einwandfreiem Betrieb, und im Simplontunnel ist das System der Veltlinbahn angenommen worden.

Abgesehen von den rheinischen Kleinbahnen tragen vor der Hand alle diese Anlagen noch Versuchscharakter. Sie sind errichtet worden, um zu erfahren, ob ein bestimmtes System sich in der Praxis bewährt. Bewährt haben sich nun eigentlich alle; insofern ist man nicht viel klüger geworden und vielleicht trägt gerade dieser Umstand dazu bei, daß der Fortschritt langsamer vor sich geht. Denn das ist klar: wenn man damit vorgeht, die Eisenbahnen eines Landes zu elektrisieren, dann darf man nicht hier dieses, dort jenes System anwenden, dann muß nach einem einheitlichen Plan gehandelt werden. Nach dem augenblicklichen Stande der Technik kann man nur sagen, daß wahrscheinlich ein Konkurrent ausfällt: der Drehstrom. Er hat sich zwar im Zugdienst vorzüglich bewährt, erfordert jedoch drei Leitungen und wenn man die Schienen als eine Leitung benutzt, noch zwei Fahrdrähte, ist also etwas teurer in der Anlage wie die mit einem Fahrdraht auskommenden Gleichstrom- und Einphasenwechselstrombahnen und was noch schwerer ins Gewicht fällt: er erschwert eine betriebssichere Fahrdrahtführung in größeren Bahnhöfen ganz ungemein, macht sie eigentlich unmöglich. Es bleiben also noch die beiden anderen obengenannten Rivalen. Wer von beiden den Sieg davontragen wird, möchte ich nicht prophezeien; im Gegensatz zu manchen Fachgenossen glaube ich an den Gleichstrom. Entscheiden wird die Frage zweifellos der Staat, der zuerst in großem Maßstabe zur Elektrisierung seiner Bahnen übergeht, und das wird entweder Italien oder die Schweiz sein. Hier kommt zu den allgemeinen Erwägungen, die für den elektrischen Betrieb sprechen, das wirtschaftliche Moment hinzu. In beiden Ländern sind die Kohlen teuer und in beiden Ländern stehen dafür große Wasserkräfte zur Verfügung.

Am tatkräftigsten wird augenblicklich in der Schweiz an dem Problem gearbeitet. Hier hat Ingenieur Thormann sich der Aufgabe unterzogen, durch exakte Ermittelungen festzustellen, wieviel Kraft überhaupt im Ganzen erforderlich ist, um sämtliche Schweizer Bahnen elektrisch zu betreiben, um sich zu vergewissern, daß die Wasserkräfte des Landes auch dafür reichen. Er hat berechnet, daß nach dem schweizerischen Sommerfahrplan täglich rund 30 Millionen Tonnen-Kilometer geleistet werden und daß hierfür 872 000 Pferdekraftstunden zu leisten sind. Im Winter stellen sich diese Zahlen etwas niedriger: 20 Millionen Tonnen-Kilometer und 600 000 Pferdekraftstunden. Etwa ein Drittel des gesamten [illegible] die übrigen zwei Drittel zur Fortbewegung. Für den Rangierdienst werden außerdem 45 000 Pferdekraftstunden täglich angesetzt, und im Winter für Heizung und Beleuchtung durchschnittlich 10 000 Pferdekraftstunden. Der Verfasser geht nun weiterhin sehr sicher vor, wohl übertrieben sicher. Er nimmt an, daß auf dem Wege von der Kraftstromanlage bis zum Motor im Zuge durchschnittlich 60 Prozent der Energie verloren gehen, rechnet also mit einem Gesamtwirkungsgrad von nur 40 Prozent. Lassen wir das gelten, so kommen wir dazu, daß von den [illegible]